

**Jürgen Leindecker**  
Erster Beigeordneter beim  
Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt  
**für den**  
**Deutschen Städte- und Gemeindebund**

dienstansässig:  
Sternstraße 3  
39104 Magdeburg  
Telefon 0391/ 5924-340  
Mobil: 0171/ 7646025

---

An den  
Parlamentarischen Beirat  
für nachhaltige Entwicklung  
Herrn Vorsitzenden Dr. Günter Krings, MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Magdeburg, den 20.10.2006

**Erste öffentliche Anhörung des Beirats am 25.10.2006 um 16 Uhr in Berlin, Jakob-Kaiser-Haus**

Stellungnahme für den Deutschen Städte- und Gemeindebund

Sehr geehrter Herr Dr. Krings,  
sehr geehrte Damen und Herren Beiratsmitglieder  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete

Der Deutsche Städte und Gemeindebund hat mich gebeten, Ihnen gegenüber eine Stellungnahme zu den von Ihnen übersandten Fragen abzugeben. Der Fragebogen ist mir am 12.10.2006 zugegangen. In der Kürze der Zeit konnte ich einige Fragen nur summarisch beantworten. Gleichwohl hoffe ich, Ihnen einen Überblick über die von Ihnen gestellten Fragen aus kommunaler Sicht vermitteln zu können. Ich gehe nach den Abschnitten vor und erlaube mir eine kurze Vorbemerkung.

**Vorbemerkung**

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt sind kommunale Spitzenverbände, die selbst nicht über eine operative Handlungsebene im Bereich Demografie und Infrastruktur verfügen, wohl aber von ihren Mitgliedern – in Ostdeutschland weit über 95 % aller Städte und Gemeinden – über die Inhalte der Fragen unterrichtet sind. In Erfahrungsaustauschen, Ausschüssen, Projektgruppen und durch Beratungen sind wir in die Entscheidungsprozesse eingebunden. Wir haben frühzeitig - der Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt bereits beginnend seit 1996 impulsgebend an allen Projekten zum Stadtumbau, zur Infrastruktur und zur Demografie mitgewirkt und dabei besonders den Prozess des „Stadtumbaus“ angeschoben. Die ersten Skizzen zu den „integrierten Stadtentwicklungskonzepten“ sind beim Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt entstanden.

Die nachfolgenden Antworten sind deshalb Ergebnis eines knapp 10jährigen Prozesses der Begleitung und Begutachtung der Fragen der Bevölkerungsentwicklung. Der Unterzeichner war auch Mitglied der Projektgruppe Stadtumbau Ost/West beim VHW in den Jahren 2003/2004 und ist Mitglied im Beirat für Raumordnung nach § 20 ROG. Ergänzend fügen wir Ihnen als Anlage einen Auszug aus der Zeitschrift „Stadt und Gemeinde“ 1/2006 des Deutschen Städte und Gemeindebundes bei, in dem zahlreiche Fragen der hier diskutierten Problemfelder von Praktikern erläutert und dargelegt worden sind.

### **Allgemeine Fragen**

Zu 1.

Die hier vorgelegten Fragen müssen zunächst unterschieden werden nach technischen Fragen, die der Lösung bedürfen, um die notwendige Infrastruktur aufrecht erhalten zu können und die Besiedlung einer Region weiterhin zu ermöglichen. Deshalb haben für uns Fragen der Trinkwasserversorgung und der Abwasserentsorgung herausgehobene Bedeutung, da nur ein funktionsfähiges System der Trinkwasserversorgung sicherstellen kann, dass ein gesundheitlich einwandfreies Trinkwasser auch im dünn besiedelten ländlichen Raum geboten werden kann.

Wir verstehen deshalb die Frage auch besonders der Gewichtung der dort genannten Handlungsfelder für den Stadtumbau, den demografischen Wandel und die infrastrukturelle Sicherung von Regionen. Neben den elementaren Infrastruktureinrichtungen bedeutet die Erreichbarkeit des Raumes eine zentrale Herausforderung im Hinblick darauf, dass ländlich periphere Bereiche an einer Entwicklung teilhaben können, die eine annähernd gleichwertige Chance geben. Deshalb haben Mobilitätsinfrastruktur, Gesundheitsinfrastruktur, Bildungs-, Kommunikations- und Sozialinfrastruktur eine sich bedingende und miteinander zu vernetzende grundsätzliche Bedeutung.

Die Frage der Kommunikationsinfrastruktur ist dafür entscheidend, ob eine Region an einer Wissensgesellschaft teilhaben kann oder nicht. Deshalb kann sie gerade in den entlegenen peripheren Bereichen, die vom Abwanderungsprozess am meisten betroffen sind, zur Stabilisierung beitragen.

Zu 2.

Die Handlungsfelder ergeben sich aus dem unter Punkt 1. Ausgeführten. Eine Differenzierung nach Schrumpfung und Alterung ist insoweit bedeutsam, als die Alterung eine besondere soziale Vorsorge erfordert. Die Frage der Schrumpfung hat entscheidende Bedeutung für die Funktionsfähigkeit und Finanzierbarkeit von Einrichtungen. Die Infrastruktur-Fixkosten nehmen aufgrund des Schrumpfungsprozesses erheblich zu, bezieht man sie auf den Pro-Kopf-Anteil der Bevölkerung.

Steuerungskonzepte werden sich der Frage stellen müssen, ob neben einem Faktor „Einwohner“ Parameter auch die Fixkosten der Infrastruktur Berücksichtigung finden müssen. Dabei könnte es ggf. erforderlich sein, Flächenmaßstäbe oder Entfernungsmaßstäbe zusätzlich in die Steuerung mit einzubeziehen.

Zu 3.

Die Suche nach Mindeststandards für die öffentliche Daseinsvorsorge ist seit mindestens 25 Jahren Gegenstand der Diskussion, insbesondere ausgehend von der Bedienung des ländlichen Raumes durch Dienstleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Diskussion hat bisher zu keinem greifbaren Ergebnis geführt, die finanzierbare Grundzüge öffentlicher Dienstleistungen im ländlichen Bereich erkennen lassen würde. Im Gegenteil: Vor allem im Rahmen der genannten „Liberalisierung“ haben sich Effekte ergeben, die Mindeststandards ins Gegenteil verkehren. Öffentliche Dienstleistungen in ländlichen Regionen sind geprägt vom Rückzug von Post, Bahn und Telekom. Die verbleibenden öffentlichen Institutionen werden überwiegend von kommunalen Gebietskörperschaften getragen und kämpfen zunehmenden nicht nur mit Finanzknappheit, sondern auch damit, dass sie die bisher als Teil der „staatlichen“ öffentlichen Infrastruktur angesehene Dienstleistungen selbst erbringen oder gegenfinanzieren müssen.

Der Gesetzgeber muss sich dieser Entwicklung stellen, wenn er in den nächsten Jahren über weitere Liberalisierungsschritte entscheidet oder Fragen von Privatisierungen öffentlicher Unternehmen diskutiert, wie aktuell etwa bei der Deutschen Bahn AG. Will man einen Mindestbestand öffentlicher Dienstleistungen der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum, bedeutet dies insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass für die operativ tätige kommunale Ebene eine ausreichende finanzielle Grundlage hierfür hat.

Zu 4.

Ja!

Zu 5.

Siehe Antwort zu Punkt 3.

### **Raum- und Städteplanung**

Zu 6.

Zwischen Wunsch und wirtschaftlicher Realität gibt es eine sich öffnende Schere. Zweifelsohne bedeuten die demografischen Veränderung und insbesondere der Alterungsprozess in der Bevölkerung, dass wohnortnahe Angebote eine zunehmende Bedeutung erhalten. Der Konzentrationsprozess in allen Bereichen von Handel, Dienstleistungen und Versorgung steht dem jedoch entgegen. Im privatrechtlichen Handel dürfte die Politik kaum Handlungsgrundlage finden, um der Ausdünnung wohnortnaher Strukturen entgegenzuwirken. Einzige Alternative wäre die Subventionierung von Handelseinrichtungen im ländlichen Raum.

Die öffentliche Daseinsvorsorge kann an eine wohnortnahe Versorgung nur gekoppelt werden, wenn staatliche Konzessionen sich künftig allein an der Fläche orientiert. So ist die Zusage zur Versorgung von 80 % oder 85 % der Bevölkerung mit Telekommunikationsleistungen nicht geeignet, um die peripheren Bereiche in die Versorgung einzubeziehen. Alle Dienstleistungskonzessionen müssen folglich Flächendeckung fordern.

Zu 7.

Beide Programme kommen vom Ansatz her aus völlig unterschiedlichen Ausgangssituationen. Während in Ostdeutschland eine staatlich gelenkte Industrie- und Siedlungspolitik mit der völligen Umstrukturierung der DDR-Wirtschaft zur Marktwirtschaft zwischen 1990 und 1995 einen

großen Teil der Ursachen für den Stadtumbau Ost gesetzt hat, wird der Stadtumbau West wesentlich durch soziale Brennpunkte des Städtebaus in Westdeutschland bestimmt. Diese finden ihre Ursache viel mehr in Migrationsprozessen und sozialen Brennpunkten, als dies in Ostdeutschland der Fall ist.

Auch hatte die Art der staatlich gelenkten Siedlungspolitik der DDR die Probleme der ostdeutschen Wohnungswirtschaft weitgehend vorgegeben. In Westdeutschland nehmen in industriell monostrukturierten Gebieten dagegen Leerstandsprobleme gerade auch im Privateigentum rasant zu. Hier wie dort sind es industrielle Umstrukturierungsprozesse, die vor allem den Abwanderungsprozess junger Menschen in den Regionen auslösen und begünstigen. Die völlig unterschiedlichen Ausgangspunkte lassen nach meinem Dafürhalten ein Transformieren des ostdeutschen Prozesses auf den westdeutschen nur bedingt zu.

Prinzipiell sind die Bundesprogramme für die Städtebauförderung – und als solches bewerte ich auch die Programme zum Stadtumbau West oder zum Stadtumbau Ost – von einer hohen Praxis-tauglichkeit geprägt, wenngleich eine zunehmende Bürokratisierung die Umsetzung der Programme in den letzten Jahren erschwert. Vor allem die Einbindung in Förderkonzepte der Europäischen Union, aber auch eine immer detailliertere Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung bedürfen deshalb einer kritischen Überprüfung, die darauf abzielen sollte, einen möglichst hohen kommunalen Handlungs- und Gestaltungsspielraum in der Sache zu öffnen.

Auch das vom Bundesgesetzgeber geforderte Monitoring und die wissenschaftliche Evaluierung dürfen administrativ in der Summe die nicht in einem Missverhältnis zu den Fördermitteln stehen. Im Sinne einer Stärkung lokaler Verantwortung sollte mehr Gestaltungsspielraum vor Ort verbleiben

Zu 8.

Zunächst eine Vorbemerkung: Umbau- und Anpassungsstrategien haben unterschiedliche Ursachen. Eine Ursache ist der Abwanderungsprozess, vor allem junger Menschen aus den Umstrukturierungsregionen. Die zweite Ursache ist die hieraus resultierende Überalterung der verbleibenden Bevölkerung. Während einerseits Strategien entwickelt werden müssen, Menschen zum „Dableiben“ zu bewegen, muss älteren Menschen eine Chance gegeben werden, in der ihnen vertrauten Umgebung möglichst lange verweilen zu können.

Im Bereich des privat genutzten Wohnraumes wird es deshalb neben den energetischen Adaptionsprojekten zur Verbesserung der Energiebilanz der Wohnhäuser auch darum gehen, die technische Infrastruktur für barrierefreies Wohnen zu verbessern. Wohnungspolitisch hier Hilfe zur Selbsthilfe zu geben, erspart Aufwendungen im Heim-, Betreuungs- und Pflegebereich. Entscheidend wird sein, wie ein urbanes und technisch betreibbares Wohnumfeld in den von Abwanderung betroffenen Regionen sichergestellt werden kann.

Zu 9.

Unabhängig von der Frage, ob das 30-Hektar-Ziel der Bundesregierung auf realistischen Grundlagen basiert, ist hinsichtlich der Rückbaumaßnahmen – vor allem mit Blick auf industrielle Altbrachen – die Frage zu klären, welche Mittel stehen zur Verfügung, Industrie, Gewerbe und Wohnungswirtschaft, aber auch den privaten Häuslebauer dazu zu bewegen, eine bisher genutzte

Fläche vorzuziehen vor einer neu erschlossenen Fläche. Der globalisierte Wettbewerb dürfte bei der Industrieansiedlung hier ein Hemmnis sein, da sich teure Maßnahmen zur Reurbanisierung dem Investor kaum mehr anlasten lassen.

Die öffentliche Hand muss sich deshalb der Tatsache bewusst sein, dass die Innenstadtbrache einer nordbayerischen Kleinstadt oder einer Region im Chemiedreieck Sachsen-Anhalt höhere Kosten verursacht, als eine grüne Wiese in der gleichen Region oder ganz und gar in den osteuropäischen Staaten der Europäischen Union. Diesen Wettbewerbs- und Standortnachteil der Innenstadtbrache auszugleichen, ist eine Herausforderung der deutschen Wirtschafts- und Finanzpolitik. Den erforderlichen Ausgleich kann die betroffene kommunale Gebietskörperschaft nicht gewährleisten.

Gelingt es, diesen Wettbewerbs- und Standortnachteil auszugleichen, können die Ziele der Bundesregierung hinsichtlich der Bodenversiegelung völlig leichter erreicht werden, als mit den bisherigen Mitteln.

Zu 10.

Individualisierung bedeutet, ein breit gefächertes Angebot an Wohn- und Lebensformen und die hierfür erforderlichen Grundlagen bereitzuhalten. Dies bedeutet für die Städte und Gemeinden sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum, dass sie Vorleistungen in der Infrastruktur erbringen, von denen sie nicht wissen, ob sie tatsächlich nachgefragt werden. Dieser Tatsache muss man in der Diskussion um den Umstrukturierungsprozess Rechnung tragen. Sie intendiert auch die prognostische Fehleinschätzung.

Eine freiheitliche Gesellschaft lässt Steuerungselemente in diesem Bereich nur begrenzt zu. Die Kommunen müssen eine realistische, auch wirtschaftlich untermauerte Prognose entwickeln, aufgrund derer sie auch Entscheidungen für die Zukunft treffen, deren wirtschaftlicher Erfolg keineswegs sichergestellt ist. Stadtentwicklung heißt deshalb unter anderem, für Zuwanderung, Individualisierung und Alterung ausreichende Angebote unterschiedlichster Form bereitzuhalten.

## **Bauen und Wohnen**

Zu 11.

Der in den vergangenen Jahren verfolgte Ansatz, Wohnungstypen altengerechter anzubieten, ist der richtige Weg. Dabei kommt es nicht auf die Art des Bauwerkes, sondern vielmehr auf dessen technische Ausgestaltung an. Das Ausmaß der umzubauenden Wohnungen lässt sich kaum quantifizieren. Es kommt vielmehr darauf an, dass man sich vor Ort über die Siedlungsstruktur einer Stadt oder dörflichen Gemeinschaft für die Zukunft im Klaren ist und den Rahmen der Erneuerungsmaßnahmen so ausgestaltet, dass sie altengerechtem Wohnen gerecht werden. In diesen Bereichen dürfte die größte Chance für einen Zuzug in Innenstadtbereiche liegen, in denen multifunktional Leben und Wohnen, Plätze und Straßen, Versorgungseinrichtungen und soziale Dienste miteinander verknüpft werden können.

Zu 12.

Eine Aussage ist unsererseits nicht möglich.

Zu 13.

Es wird auf die Ausführungen zu den Punkten 8 und 11 verwiesen. Über einzelne Erfahrungen zum generationsübergreifenden Wohnen können wir als kommunale Spitzenverbände keine Angaben machen.

## **Mobilität**

Zu 14.

Auf die Unterschiede zur Frage schrumpfende und älter werdende Gesellschaft wurde unter Punkt 8 bereits hingewiesen. Die Mobilität im ländlichen Raum ist stark von Fixkosten geprägt. Das trifft sowohl die Kosten für Verkehrsinfrastruktur wie die Betriebsmittel. Auch bei der Straßeninfrastruktur dürfte sich verstärkt die Frage stellen, wann eine Straßeninfrastruktur sich wirtschaftlich vertretbar aufrechterhalten werden kann.

Im Stadtumbau spielt die Frage der weiteren Nutzung von Wohneigentum und Wohngebäuden an verkehrlich stark belasteten Achsen eine zentrale Rolle. Lärm und Abgase beeinträchtigen das Wohnumfeld. In Innenstadtbereichen ist erkennbar, dass das Wohnen an Hauptverkehrsachsen dramatisch an Zuspruch bei der Bevölkerung verliert. Trotz abnehmender Bevölkerung wird es deshalb auch weiterhin erforderlich sein, Verlagerungen von Hauptverkehrsachsen aus den innerstädtischen Siedlungsgebieten anzustreben. Zur Erhaltung von historischer Bausubstanz dürfte es deshalb unerlässlich sein, auch weiterhin ortsnahe Umgehungsstraßen zu realisieren.

Trotz Telekommunikation und moderner Medien wird die verkehrstechnische Erreichbarkeit peripherer Räume entscheidend für deren dauerhafte Zukunftsfähigkeit sein. Die Lasten dieser verkehrstechnischen Erschließung werden aber kaum alleine von den betroffenen Gebieten zu schultern sein.

Zu 15.

Siehe Aussagen zu Punkt 14.

Zu 16.

Auch in dieser Frage sind Wunsch und Wirklichkeit von der ökonomischen Realität stark beherrscht. Der Wunsch nach einer regionalen Mobilität, insbesondere auch einer nicht motorisierten, besteht fort. Interessant sind in diesem Zusammenhang die Untersuchungen zum Nahverkehrsmodells Hohenlohe aus dem Jahr 1979, in dem Mindestbedienungsstandards und -angebote des ÖPNV über einen längeren Zeitraum getestet wurden. Die Finanzierung des Aufwandes für derartige Mindestbedienungsstandards in einem schwach strukturierten Gebiet erwies sich auch in Baden-Württemberg als Problem. Umso schwieriger erscheint es heute, in Regionen mit extrem geringer Siedlungsdichte derartige Mindestbedienungsstandards zu definieren.

Soll eine ÖPNV-Infrastruktur dauerhaft erhalten bleiben, kann nur ein Finanzausgleich die hierfür notwendige finanzielle Basis schaffen. Mindestbetriebskosten lassen sich auch bei flexiblen Bedienformen, wie Sammeltaxen, Rufbussen oder ähnlichen Projekten nicht nachhaltig vermindern lassen.

Die Dimensionen der zu erschließenden ländlichen und peripheren Räume hat jedoch auch Bedeutung für die Eisenbahninfrastruktur. Der Gesetzgeber muss sich deshalb auch der Frage stellen, wie und von wem die Infrastruktur Eisenbahn dauerhaft und mit vertretbarem Aufwand gesichert werden kann, um Entwicklungschancen der ländlichen Regionen zu gewährleisten. Ob dies in einem privatisierten System des Schienenverkehrs oder mit privatisiertem Eisenbahnnetz möglich sein wird, kann berechtigt bezweifelt werden. Für weitere kommunale Unterstützung im ÖPNV ist aufgrund der finanziellen Lage der Kommunen jedoch keine Handlungsgrundlage vorhanden.

## **Ver- und Entsorgung**

Zu 17.

Dezentrale und lokale Ressourcen nutzen, technische Standards anpassen auf die örtlichen Gegebenheiten einer peripheren Region. Vor dem Hintergrund der Diskussion um die EU-Wasserrahmenrichtlinie, um die Grundwasserrichtlinie und verschiedene andere technische und naturwissenschaftliche Standards der EU wird es vor allem darauf ankommen, ein differenziertes Regelwerk zu nutzen, das den besonderen Erfordernissen der Regionen in peripheren Bereichen und den Umstrukturierungsregionen Rechnung trägt.

So weist etwa der Landkreis Stendal fast die gleiche Fläche auf, wie das Saarland, hat aber nur maximal ein Zehntel der Bevölkerung. Dieser Unterschied führt zu erheblich höheren Aufwendungen der Versorgungswirtschaft. Die Längen der Wasserleitungen und Abwasseranlagen erfordern lokal abgestimmte Lösungen. Technische Anforderungen an solche Versorgungseinrichtungen müssen so definiert werden, dass die in einer Region vorhandene Anzahl der Bevölkerung und die örtliche Wirtschaft in der Lage sind, ein technisches Entsorgungssystem wirtschaftlich zu tragen.

Das kann bedeuten, dass zwischen Siedlungswasserwirtschaft und industriell genutzten Wasserwirtschaft eine Trennung der Systeme stattfinden muss. Industrielle Ansiedlungen werden hier künftig wohl als geschlossene Systeme auch der Ver- und Entsorgungswirtschaft betrachtet werden müssen, soweit nicht Anlagen vorhanden sind, die mitgenutzt werden können. Ohnehin spielt die Frage örtlicher Lösungen eine gewichtigere Rolle, als technische Musterlösungen.

Zu 18.

Es wird auf die Ausführungen zu Punkt 17 verwiesen. Grundprinzip zur Errichtung öffentlicher Einrichtungen der Ver- und Entsorgung muss sein, Wirtschafts- und Kaufkraft in Relation zu den Kosten einer solchen Anlage zu stellen. Regionen, die für andere Regionen Vorsorge treffen – z. B. beim Wasserschutz – müssen hierfür erforderliche Mehraufwendungen von den anderen Regionen abgegolten bekommen. Das ist insbesondere dort erforderlich, wo Nutzungsbeschränkungen zu erhöhten Kosten führen.

Zu 19.

Auf die vorstehenden Ausführungen wird verwiesen.

Zu 20.

Am Beginn des elektronischen Multimedia-Zeitalters sind mir die Diskussionen noch geläufig, die Wirtschaft werde künftig elektronische Medien einsetzen, um die physischer Mobilität zu ersetzen. Zunächst konnte man den Eindruck gewinnen, als könne EDV-technische Erschließung dazu beitragen, auch periphere Zonen zum Wirtschaftsdienstleister für Zentren zu machen. Überraschenderweise hat sich diese Prognose nicht oder nur sehr begrenzt bestätigt. Selbst öffentliche Institutionen (Bahn, Post und Telekommunikation) haben teilweise ausgelagerte, dezentrale Dienststellen wieder zusammengeführt in Ballungszentren oder an zentralen Orten. Nur im Ausnahmefall werden Dienstleistungen aus den Zentren heraus in den peripheren Bereich verlagert, obwohl erkennbar Arbeitsqualität und Arbeitsleistung dort günstiger sind, als in Ballungszentren, in denen Arbeitskräftemangel herrscht.

Gleichwohl stellt die Breitbanderschließung einen Teil der Infrastruktur dar, die es ermöglicht, den ländlichen Raum auch im Zeichen der demografischen Veränderung wettbewerbsfähig zu halten. Hinsichtlich der Konzessionierung von Breitbanderschließung hatte ich bereits darauf hingewiesen, dass es nicht ausreicht, eine Anschlussquote im Bundesgebiet zu definieren, sondern um Flächenerschließung gehen muss. Nur wenn Angebote an neuen Technologien vorhanden sind, können sie in die Strategien zur Vermeidung von Wanderungsverlusten einer Region einbezogen werden.

Zu 21.

Hier gilt das unter Punkt 20 Angesprochene.

### **Lösungsansätze und Vergleichsmöglichkeiten**

Zu 22.

Bund und der Länder verfügen über Raumordnungsrecht und Landesplanung und stellen den Bedarf für Verkehrswege fest, auf der kommunalen Ebene bieten regionalen Planungsgemeinschaften und die Bauleitplanung der Städte und Gemeinden (Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung) einen Rahmen, der auch eine Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung vornehmen muss. Die schon in den 70er Jahren bekannten Stadtentwicklungskonzepte haben mit dem Stadtumbau Ost eine neue Qualitätsebene bekommen. Die integrierten Stadtentwicklungskonzepte sollen Rückbau von Wohnungen und Infrastruktur miteinander so vernetzen, dass funktionsfähige Einheiten entstehen bzw. erhalten bleiben.

Zu 23.

Aus Sicht der kommunalen Praxis kann zu dieser Frage nicht adäquat Stellung genommen werden.

Zu 24.

Länder und Kommunen versuchen, mit den Bevölkerungsprognosen eine Abschätzung des demografischen Wandels vorzunehmen und diese bei der Entwicklung bzw. Veränderung der Infrastruktur mit zu berücksichtigen. Wie alle Planungen, sind diese Prognosen mit Unsicherheiten und Unwägbarkeiten behaftet. Auch können sektorale Änderungen plötzlich auftreten und Veränderungen der langfristigen Planungen nach sich ziehen. Deshalb bleibt auch in diesem Bereich eine gewisse Restunsicherheit vorhanden.



Zu 25.

Bekanntlich hat es Änderungen in der regionalen Siedlungsdichte vor allem wegen Abwanderung – weniger durch demografischen Wandel – in Süd- und Westeuropa ebenso gegeben, wie in den osteuropäischen Staaten. Die Ursachen hierfür waren in der Regel ein regional unterschiedlicher Arbeitsmarkt, der dazu führte, dass in Mittelitalien oder im mittleren Frankreich ganze Regionen starke Bevölkerungsverluste hinnehmen mussten, während die Ballungszentren Norditaliens oder Paris starke Zuwanderungen verzeichneten. Rezepte, dieser Entwicklung zu begegnen, dürften wegen der regionalen Unterschiede kaum vergleichbar sein. Fraglich dürfte auf Dauer jedoch sein, ob allein mit Planung und planenden Konzepten den Entwicklungen begegnet werden kann.

Zu 26.

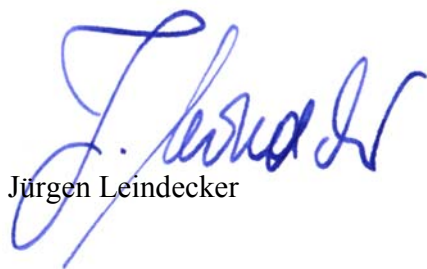
Nein! Gerade weil in den Umstrukturierungsgebieten die Frage der Wirtschaftlichkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen von zentraler Bedeutung ist, dürften derartige Projekte keinen großen Markt haben. Für die kommunale Struktur bedarf es vor allem einer aufgabenadäquaten Finanzausstattung.

Zu 27.

Die Kommunen versuchen bereits durch Vernetzung eine stärkere Innovationskraft zu entwickeln und interkommunale Abstimmung vorzunehmen. Exemplarisch hierfür kann die Regionale Planungsgemeinschaft Altmark gelten, die ihrerseits regionale Entwicklungskonzepte und Handlungsempfehlungen für die beiden Altmark-Landkreise im Norden Sachsen-Anhalts entwickelt hat und auch ein regionales Marketing betreibt.

Die Probleme der engeren Kooperation von Kommunen sind häufig wettbewerbsrechtlich verursacht. Es gibt zahlreiche Entscheidungen – so etwa das OLG Naumburg – mit denen auch interkommunale Zusammenarbeit Wettbewerbsregeln unterworfen wird. Es ist deshalb von hoher Bedeutung, dass Bundesregierung und Bundestag klare Regelungen zur interkommunalen Zusammenarbeit im Verhältnis zum Wettbewerbsrecht formulieren, diese gegenüber der Europäischen Union kommuniziert und in die dortigen Regelungswerke eingeordnet werden.

Nur wenn diese Fragestellung zufrieden stellend geregelt ist, werden interkommunale Kooperationsformen stärker als bisher Platz greifen können. Damit ist auch verbunden, dass in öffentliche Einrichtungen, öffentliche Ressourcen besser und wirtschaftlicher eingesetzt werden können und damit dem geringeren Finanzrahmen eher entsprechen.



Jürgen Leindecker